ROK XVIII Warszawa, Styczeń 1937 r. Nr. 1 (261)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.



Za nadesłane nam życzenia świąteczne i noworoczne składamy tą drogą serdeczne podziękowanie

PREZYDIUM Z. Z. M. I REDAKCJA „MASZYNISTY"

SŁUŻBA PAROWOZOWA
W PLANIE FINANSOWO-GOSPODARCZYM P. K. P. NA 1937 R.

Przystępując wzorem lat ubiegłych do zaznajomienia czytelników z treścią planu finansowo - gospodarczego P. K. P. na r. 1937 w dziale dotyczącym służby parowozowej uważamy za niezbędne poprzedzić szczegółowy rozbiór preliminarza wydatków na rozdział 4-B zamieszczeniem kilku uwag ogólnych.

Plan finansowo - gospodarczy P. K. P. na rok 1937 zatwierdzony przez Radę Ministrów uchwałą z dnia 30 października 1936 r. i włączony do preliminarza budżetu państwowego na rok budżetowy 1937/38 różni się tym od planów za lata poprzednie, że **nie obejmuje planu zamierzonych inwestycyj,** które ujmowane i zatwierdzane były dotąd równocześnie w preliminarzu wpływów i rozchodów t. zw. „funduszu inwestycyjnego". Plan inwestycyj objęty będzie najprawdopodobniej ogólnym planem inwestycyj państwowych i ogłoszony zostanie w czasie późniejszym. Tym nie mniej jednak już z treści planu eksploatacyjnego wysnuć można pewne wnioski dotyczące inwestycyj. I tak w rozdziale 1. działu 3-go budżetu rozchodów preliminuje się sumę zł. 1.400.000 na opłacenie odsetek od pożyczek, które będą zaciągnięte na powyższy cel w r. 1937, rozdziały budżetu rozchodów poszczególnych służb, zwłaszcza zaś służby warsztatowej zawierają pewne wskazówki dotyczące ilości i wartości jednostek taborowych (parowozów, wagonów) oraz urządzeń, które mają być zakupione z kredytów inwestycyjnych i t. p. Są to jednakże wskazówki fragmentaryczne i niedostateczne a wobec tego obraz zamierzeń gospodarczych P. K. P. w roku 1937 nie jest dotąd całkowity. Jedno uważać należy za pewne: ponieważ nadwyżka budżetu eksploatacyjnego przeznaczona jest w całości na wpłatę do Skarbu Państwa, przeto inwestycje pokrywane będą w całości z operacyj kredytowych.

Plan przewiduje wpływów ogółem zł. 883.701.000 t. j. o zł. 10.609.000 mniej niż w roku ubiegł. Na sumę tę składają się wpływy z eksploatacji kolei zł. 878.177.000, zwrot zaliczek gwarancyjnych i t. p. zł. 146.000, wpływy z komunikacji samochodowej zł. 5.270.000 oraz dochody lotnictwa cywilnego zł. 108.000.

Wydatki preliminowano w sumie zł. 855.661, t. j. o zł. 37.353.000 więcej niż w r. 1936. Z sumy tej przypada na eksploatację kolei zł. 762.406.000, na pokrycie podatku dochodowego i wpłaty na Fundusz Pracy (od uposażeń i płac pracowników) złotych 7.831.000, na obsługę długów zł. 66.757.000, na komunikacje samochodową zł. 4.431.000 oraz na lotnictwo cywilne zł. 14.236.000.

Z zestawienia tych cyfr wynika, iż komunikacja samochodowa przynosi nieznaczną nadwyżkę wpływów nad rozchodami i że koleje nadal pokrywają ze swych dochodów wydatki wybitnie deficytowego lotnictwa cywilnego. Uderza również bardzo znaczny wzrost wydatków na obsługę długów (w r. 1934 wydano na ten cel — zł. 32.180.111, w r. 1935 — 32.016.452, w r. 1936 preliminowano zł. 40.104.000). Z preliminarza szczegółowego dowiadujemy się, że w sumie zł. 66.757.000 przeznaczonej na długi i gwarancje mieszczą się m. in. następujące pozycje: spłata procentów i części kapitału **pożyczki na elektryfikację węzła kolejowego warszawskiego** zł. 11.383.000.—; spłata długu za **dostawę taboru firmie Lilpop, Rau i Loewenstein** zł. 9.892.000; spłata części kapitału i od-

setek pożyczki na **hamulce zespolone** zł. 19.620.000 oraz spłata części kapitału i odsetek za **dostawę aparatów „Pyram"** zł. 2.224.000. Reszta przypada na zwrot i oprocentowanie pożyczek z Funduszu Pracy oraz pożyczek zaciągniętych w r. 1936 na pokrycie rozchodów Funduszu Inwestycyjnego, tudzież na renty skupu i gwarancje niedoborów kolei prywatnych.

Saldo dodatnie planu w sumie zł. 24.500.000 przeznaczone jest na wpłatę do Skarbu Państwa.

Wpływy z przewozów w sumie zł. 782.305.000 obliczone zostały w przewidywaniu wzrostu tych przewozów zarówno w ruchu osobowym jak i bagażowym oraz towarowym o 6%. W sumie wpływów mieszczą się m. i. opłaty emerytalne pracowników w wysokości zł. 2.400.000 oraz częściowy zwrot kosztów umundurowania zł. 1.112.000.

Z budżetów innych służb na uwagę zasługuje szczególnie budżet administracji dyrekcyjnej. Kredyt za tę służbę preliminowano w sumie zł. 30.887.000 co stanowi zwiększenie kredytów zarówno w porównaniu z r. 1935 jak i 1936. Ilość etatów w tym dziale zwiększono o 818 stanowisk, z czego większość przypada na pracowników 4, 6, 7, 8, 9 i 10-tej grupy uposażeniowej. W ogólnej sumie tych etatów mieści się 200 etatów pracowników zatrudnionych nie w Dyrekcjach lecz w Ministerstwie Komunikacji. W roku poprzednim było takich etatów tylko 150. Widzimy zatem, że administracja centralna i dyrekcyjna rozrasta się zdrowo i pomyślnie wbrew wszelkim naganom na biurokrację i t. d. i to kosztem działów służby wykonawczej. Ujawniony w tegorocznym preliminarzu wzrost ilości etatów w tym dziale jest zresztą tylko dostosowaniem cyfr preliminarza do istotnego stanu rzeczy albowiem — jak to M. K. tłumaczy — „zwiększenie etatów w porównaniu z r. 1936 i 1935 zostało spowodowane koniecznością przeniesienia na rozdział 1. etatów tych pracowników, którzy od kilku lat pracują w poszczególnych wydziałach i biurach dyrekcji okręgowych w ramach ustalonych norm a byli dotąd niewłaściwie opłacani i zaliczani na etaty innych służb". Wyjaśnia to nie jedną zagadkę z życia służbowego na P. K. P. i tłumaczy w pewnym stopniu chroniczny brak personelu w służbie wykonawczej, skąpą ilość awansów i t. d.

Wprowadzony w r. 1936 nowy dział służby preliminowany w rozdziale 3 E. p. t. „Ochrona mienia kolejowego" kosztuje mniej nieco niż w r. 1936 bo tylko 7.859.000 zł. i zatrudnia ogółem 3.950 pracowników w czym 313 etatowych w grupach od 10—14 oraz 3637 nieetatowych. Nasuwa się tutaj poważna wątpliwość czy opłaca się skórka za wyprawę albowiem trudno przypuścić, aby straty w mieniu kolejowym były kiedykolwiek wyższe od kosztów utrzymania tego działu służby. Oczywistym jest zatem, że omawiany dział służby ma obok ochrony mienia kolejowego ponadto inne jeszcze zadania.

W rozdziale 3 C „służba konduktorska" zanotowaliśmy poważny, około 20%, ubytek etatów (o 2026 stanowisk), co tłumaczy się wprowadzaniem hamulców zespolonych w pociągach towarowych.

Przechodząc do rozdziału 4. B — „służba parowozowa", podajemy, iż wydatek ogólny na ten dział służby preliminowany jest w sumie — zł. 99.481.000. Jest to suma większa od preliminowanej w r. 1936 (97.428.000), mniejsza natomiast od wydanej w r. 1935 (105.042.975) oraz w r. 1934 (111.421.354). W tej sumie ogólnej preliminuje się na płace zł. 30.425.000 (w r. **1936** — 30.956.000; **1935** — 31.589.083; **1934** — 33.827.846).

Ilość etatów osobowych w porównaniu z latami ubiegłymi przedstawia się jak następuje:

I. W KREDYTACH OSOBOWYCH.

A. Pracownicy miesięcznie płatni.

grupa upos.	rok 1937	1936	1935	1934	1933	1932
8	1.140	1.170	1.170	1.383	1.833	1.833
9	2.575	2.624	2.624	2.739	3.099	3.149
10	1.740	1.700	1.720	1.710	1.760	1.790
11	2.159	2.150	2.213	2.610	2.800	3.108
12	1.230	1.200	1.223	963	1.048	1.048

Z zestawienia ogólnej ilości etatów preliminowanych na rok 1936 i 1937 wynika, że ogólna ilość etatów nie uległa zmianie i wynosi (po doliczeniu 266 pracowników w grupie 13-tej) 9.110. Uległo natomiast zmianie rozmieszczenie tej ogólnej ilości na poszczególne grupy uposażenia. I tak: w grupie 8-mej notujemy spadek o 30 etatów, w grupie 9-tej spadek o 49 etatów, natomiast w grupie 10-tej podwyżkę o 40 etatów, w grupie 11-tej podwyżkę o 9 etatów i w grupie 12 podwyżkę o 30 etatów. Rozpatrując zamieszczoną powyżej tabelę porównawczą ilości etatów za okres 1932—1937 dochodzimy do wniosku, że wskazane wyżej przesunięcia nie są bynajmniej wynikiem przypadku lecz wyrazem znamiennej tendencji. Ilość etatów w grupie 8-mej zmalała w tym okresie o około 700, w grupie 9-tej o około 600, w grupie 10-tej zmalała stosunkowo nieznacznie (50), w grupie 11-tej zmalała o 949 a w grupie 12-tej wzrosła nawet o 182. Zmniejsza się zatem stale i konsekwentnie ilość etatów w 2 grupach najwyższych 8-mej i 9-tej oraz etatów pomocników maszynisty w grupie 11-tej, wzrasta natomiast **stosunkowo** ilość etatów pomocników I-szej klasy (pełniących z reguły służbę maszynisty) oraz pomocników w 12-tej grupie uposażenia. Efekt ten można w pewnym stopniu przypisać konsekwencjom racjonalizacji metod eksploatacyjnych (silniejsze parowozy, dłuższe przebiegi, zwiększona szybkość) oraz zmianom w charakterze ruchu (trakcja motorowa obsadzana pracownikami młodszymi wiekiem i stanowiskiem służbowym) głównie jednakże jest on niewątpliwie rezultatem planowej polityki zmierzającej do obniżenia służby parowozowej w hierarchii służbowej i do obsadzania parowozów „maszynistami" (z tytułem „pomocników I. kl.") w grupie 10-tej oraz pomocnikami w grupie 12-tej (na co zezwalają i co nawet nakazują nowe przepisy uposażeniowe ustalające podstawowe stanowisko etatowe w służbie parowozowej właśnie w grupie 12-tej).

B. Pracownicy dziennie płatni.

kategoria płacy	rok 1937	1936	1935	1934	1933	1932
2	8	8	8			
3	110	90	71			
4	1024	967	876			
5	291	368	368			
Ogółem	1433	1433	1323	1379	1692	2424

Zaznaczona wyżej przy omawianiu etatów pracowników miesięcznie płatnych tendencja znajduje potwierdzenie w analizie tabeli porównawczej etatów pracowników dziennie płatnych. Największą zwyżkę wykazuje tutaj znowu 4 kategoria płacy, odpowiadająca 12-tej grupie uposażenia.

W sumie, preliminowanej na uposażenia przewidziany jest obok kredytów na płace wyszczególnionej powyżej liczby pracowników stałych ponadto kredyt na 29.680 dniówek na zastępstwa pracowników chorych i urlopowanych. W roku ubiegłym przewidywane były w tym celu 269.372 dniówki a i w roku bieżącym w innych działach służby przewidywana jest stosunkowo większa ilość dniówek na zastępstwa niż w służbie parowozowej (n. p. służba trakcji przy 3.160 etatów — 32.585 dniówek, służba wagonowa przy 2.760 etatach — 30.195 dniówek, służba konduktorska przy 9.292 etatach — 86.615 dniówek i t. d., a służba parowozowa przy 10.543 etatach tylko 29.680 dniówek!). Jeśli zatem nie zachodzi tutaj pomyłka — należy liczyć się z tym, że ograniczenie kredytów na zastępstwa niemal do 1/10, w stosunku do roku poprzedniego stworzyć musi w tej dziedzinie sytuację niemal bez wyjścia zwłaszcza, że i w roku bieżącym napotykano w wielu ośrodkach na znaczne trudności w udzielaniu urlopów z powodu braku personelu.

II. W KREDYTACH RZECZOWYCH

Obok etatów płatnych z kredytów osobowych przewiduje preliminarz ponad to w rozdziale 4B w § 2 (paliwo do parowozów) i w § 3 (smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów) następujące ilości pracowników płatnych z kredytów rzeczowych:

A. Płatni miesięcznie.

grupa upos.	rok 1937	1936	1935	1934	1933
10	3	3	—		
11	6	4	1		
12	55	55	25		
13	36	11	10		
14	1	—	—		
Suma	101	73	36	20	14

B. Płatni dziennie (stali).

kategoria płacy	rok 1937	1936	1935	1934	1933
3	9	10	14		
4	383	350	370		
5	1614	1774	1694		
6	382	510	600		
Suma	2338	2644	2678	2751	2977

Pozatem preliminowano 182.300 dniówek dla pracowników czasowych.

Pracownicy ci zatrudnieni są czynnościami przy przechowywaniu i wydawaniu węgla, przy czyszczeniu parowozów i t. p.

Na **dodatki służbowe** preliminarz przewiduje (w nawiasach cyfry preliminarza na r. 1936) zł. 65.000 (70.000) na **koszty podróży i diety** 75.000 (75.000), na **umundurowanie** 661.000 (661.000), na premie (oprócz węglowych) 270.000 (280.000) oraz na **godzinowe** zł. 12.690.000 (11.430.000). Zwiększenie kredytu na godzinowe o zł. 1.260.000 tłumaczy M. K. spodziewanym zwiększeniem pracy taboru (pociągo-kilometrów). Nadmienić ponadto trzeba, że jako. zwiększenie kredytu na godzinowe uznać należy również sumę zł. 184.000, figurującą na ten cel w rozdziale 6. B dla pracowników obsługujących elektrowozy na węźle warszawskim.

Na paliwo do parowozów preliminowano sumę zł. 48.609.000 a więc o 599.000 więcej niż w roku ubiegłym i to mimo obniżenia ceny węgla. Normę rozchodu węgla na 1000 brutto - tono - km. przyjęto w wysokości: (w nawiasach cyfry za rok 1936) 52.50 (54) kg. węgla dąbrowskiego; przeciętna cena węgla ustalona została na 15.50 (16.30) za tonę. Na premie za zaoszczędzony węgiel liczono po 0.054 (0.065) zł. na każde 1000 brutto-tono-km. Widzimy zatem, że nie tylko norma rozchodu została wydatnie obniżona (o 1.5 kg. na 1000 b./t./km.) lecz nadto stawka premiowa uległa znacznej redukcji (o 0.011 zł. w tym samym stosunku) co niewątpliwie obniży zarobki drużyn parowozowych z tytułu premii opałowej.

Na smary, czyszczenie i oświetlenie parowozów przewiduje preliminarz ogółem zł. 5.421.000, a więc o 528.000 zł. więcej niż w roku ubiegłym. W sumie tej mieszczą się następujące kredyty: (w nawiasach cyfry za rok 1936) **na smary** 1.772.000 (1.605.000); norma smarów: 35.60 (35.66) kg. na 1000 parowozo - kilometrów, **na szczeliwo, druty, knoty** i t. p. 117.000, na **czyszczenie parowozów** 3.349.000 na oświetlenie parowozów 300.000 i t. d.

Przebieg wagonów motorowych będzie w r. 1937 wydatnie zwiększony. Przewiduje się (w nawiasach cyfry za r. 1936) wykonanie ogółem 4.000.000 (2.474.000) motoro-km. przebiegu w tym: 522.000 (164.000) mt.-km. wagonów parowych, 1.158.000 (872.000) mt.-km. wagonów akumulatorowych i 3.290.000 (1.438.000) mt.-km. wagonów spalinowych. Ogólny kredyt na wagony motorowe preliminowano w sumie zł. 1.265.000 (1.113.000).

Kończąc na tym omawianie preliminarza służby parowozowej na rok 1937 podajemy do wiadomości czytelników, iż poszczególne zagadnienia związane z budżetem omawiać będziemy osobno obszerniej na łamach naszego czasopisma. Nie omieszkamy również omówić interesujących służbę naszą danych z budżetu innych gałęzi służby.

DZIESIĘCIOLECIE „TECHNIKI PAROWOZOWEJ"

Z numerem 12-tym za miesiąc grudzień r. 1936 zamknęła „Technika Parowozowa" dziesiąty rok swego istnienia.

Potrzeba czasopisma, któreby omawiało w sposób przystępny i zrozumiały o przy tym ścisły i fachowy zagadnienia techniczne, dotyczące konstrukcji, obsługi i ruchu parowozu i dopomagało personelowi do pogłębienia i rozszerzenia wiedzy zawodowej, informując go równocześnie o postępach techniki w tej dziedzinie nasuwała się w pracy związkowej z siłą oczywistości. Pod naciskiem potrzeb życia służbowego i na żądanie członków, zmuszeni byliśmy raz po raz zamieszczać artykuły treści technicznej w „Maszyniście". Była to jednak praca dorywcza, brakowało jej planu, nie było fachowej kontroli artykułów i notatek.

Istniejące podówczas czasopisma techniczne nie odpowiadały wskazanym wyżej celom. Żadne z nich nie poświęcało się wyłącznie technice parowozowej, a każde redagowane było raczej z myślą o potrzebach konstruktorów, inżynierów i pracowników naukowych o poziomie akademickim, niż o potrzebach codziennego, służbowego życia i fachowych zainteresowań pracowników technicznych służby wykonawczej, jakimi są maszyniści i pomocnicy maszynistów kolejowych.

To też pod koniec roku 1926 dojrzała w kierowniczych organach naszego Związku pielęgnowana już od dawna wśród światłych i uświadomionych członków myśl wydawania własnego czasopisma fachowo - technicznego, obliczonego przede wszystkim na potrzeby personelu parowozowego, gdy zaś szczęśliwym zbiegiem okoliczności, udało się nam pozyskać w osobie p. inż. *St. Kruszewskiego*, redaktora, który dzięki swej głębokiej wiedzy teoretycznej, długoletniemu doświadczeniu praktycznemu i niepospolitemu talentowi popularyzatorskiemu, dysponował pełną kompetencją do prowadzenia takiego pisma — ukazał się w styczniu r. 1927 pierwszy numer „Techniki Parowozowej".

W ciągu dziesięcioletniego swego istnienia przeżywała „Technika Parowozowa" złą i dobrą koniunkturę. Na samym początku musiała z niemałym wysiłkiem torować sobie drogę do uznania wśród członków w niektórych szczególnie środowiskach, musiała walczyć o prawo do swej egzystencji. Gdy ten cel po pewnym czasie nie bez trudu osiągnęła — zawisła nad nią groźba unicestwienia pod naciskiem wzrastających trudności finansowych w organizacji. Musiała tedy skurczyć się do granic ostatecznej możliwości, musiała poświęcić niejedną ambicję i znieść niejedno ograniczenie. Nie brak jej było wrogów i przeciwników i takich, którzy nie zdolni byli pojąć potrzeby jej istnienia i takich, którzy w dobie obniżek, redukcyj i skreślania kredytów, uważali ją za coś w rodzaju kwiatka przy kożuchu. Biły w nią fale niechęci, stała jej na przeszkodzie obojętność szerokich mas, zwalczano ją w imię odpraw, świadczeń i oszczędności, czy też w imię własnej, urojonej doskonałości.

A jednak przetrwała wszystko. Dążąc zwolna, a uporczywie do zakreślonych sobie celów, zdobywała je stopniowo, aż stała się, dla poważnej ilościowo, a zwłaszcza gatunkowo większości członków naszych, niezbędną. Mimo wszelkie trudności i przeciwieństwa Związek podołał przyjętym na siebie obowiązkom bez szkody i ujmy dla innych swoich zadań, a z dużym pożytkiem nie tylko dla członków swoich, lecz i dla dobra służby i interesów kolejnictwa polskiego. Z dumą podkreślamy na tym miejscu, iż nie korzystaliśmy przy tym z niczyjej pomocy finansowej, że nie żądaliśmy i nie otrzymaliśmy od nikogo ani jednego grosza subwencji, że wydawaliśmy „Technikę Parowozową" własnym wyłącznie wysiłkiem i za własne składkowe pieniądze, oddając ją członkom bez osobnego za to wynagrodzenia i bez opłacania prenumeraty, jako normalne świadczenie związkowe. A duma nasza jest tym większa, że tę, poważną jak na nasze stosunki i warunki, pracę oświatową, ten wartościowy wysiłek w szlachetnym podjęty celu, nie przychodził nam bynajmniej bez trudu, lecz wymagał ofiar, poświęcenia i wielu nie tylko żmudnych, ale często i przykrych wysiłków.

I oto leży przed nami 10 roczników „Techniki Parowozowej"—bogaty treścią i sporych rozmiarów, jedyny w swoim rodzaju podręcznik wiedzy zawodowej w dziedzinie parowozownictwa, zastosowanej do potrzeb, poziomu i wymogów personelu parowozowego. Nie tutaj miejsce na wyliczanie tematów, omówionych przez „Technikę" w ciągu dziesięciu lat jej istnienia, uczyniła to zresztą Redakcja „Techniki" w Nr. 1 za styczeń 1937 r. To tylko podkreślić wypada, że spełniła ona zadanie swoje godnie i należycie, jak świadczy o tym powszechne uznanie, które sobie wywalczyła w szerokich sferach fachowych w kraju i poza jego granicami. Dziś już jest nasza „Technika" czasopismem pełnoprawnym i

pełnowartościowym w licznej rodzinie czasopism technicznych. Poszukują ją i korzystają z niej praktycy i teoretycy, inżynierowie i technicy, korzystają z niej wytwórnie parowozów i urzędy państwowe, a tą drogą spełnia ona nie tylko zadanie przypadające jej na własnym naszym podwórku, lecz wnosi cenne przyczynki do postępu wiedzy technicznej w naszym kraju, pełniąc służbę dla Państwa i Ojczyzny w najszlachetniejszym i najbardziej wartościowym znaczeniu tego pojęcia.

Swoje powstanie, swój rozwój i poziom swój zawdzięcza „Technika" przede wszystkim i w głównej mierze swemu Redaktorowi. *P. inż. Stanisław Kruszewski* jest człowiekiem ponad miarę skromnym, nie lubi pochwał i drażni go zapach kadzidła. Niech nam będzie wolno jednak z okazji jubileuszu stworzonego przezeń czasopisma wyrazić mu na tym miejscu głęboki i niekłamany podziw dla wytrwałości, z jaką przetrwał na swym, nie zawsze wdzięcznym posterunku przez długich lat dziesięć oraz niemniej głęboką wdzięczność dla tej pożytecznej i wartościowej pracy, jaką w tym czasie dla dobra członków naszych, dla dobra polskiego maszynisty kolejowego dokonał. Pamięć jego zasług zapisana będzie na zawsze na chlubnej karcie dziejów naszego Związku, a zapisana być powinna również i w rejestrze tych, którzy zasłużyli się dobrze dla kolejnictwa polskiego.

U boku p. inż. Kruszewskiego stanęło liczne a wyborowe grono zwerbowanych przezeń fachowców przede wszystkim z pośród inżynierów i techników kolejowych. Cytując z pamięci, prosimy o wybaczenie, jeśli pominęliśmy kogokolwiek — poczytujemy sobie jednak za obowiązek wymienić na tym miejscu nazwiska autorów, których artykuły i przyczynki ukazywały się na łamach „Techniki". Należą tutaj P.P. inż. *Fabiani*, inż. *Felsz*, inż. *Grabowski*, inż. *Hummel*, inż. *Krzyżanowski*, inż. *Madeyski*, inż. *Nehring*, inż. *Sowiński*, inż. *Świeściakowski*, inż. *Witkowski*, inż. *Zabłocki*, inż. *Zakrzewski* i wielu innych. Tym wszystkim Szan. Autorom, którzy dali się nakłonić do współpracy w czasopiśmie, przeznaczonym dla maszynistów i nie szczędzili trudu, niezbędnego przy pracy popularyzacyjnej, składamy tą drogą serdeczne podziękowanie, życząc sobie i kolejnictwu polskiemu, aby znaleźli licznych, godnych siebie naśladowców.

Niestety, mniej pomyślnie rozwijała się współpraca z samymi maszynistami. Z naszego grona zawodowego nieliczne tylko jednostki zasilały „Technikę" swoimi pracami, mimo iż nie szczędzono w tym względzie starań, nawoływań i zachęty. Po śmierci nieodżałowanych kol. kol. *Chmielewskiego* i *Godlewskiego*, liczba współpracowników z szeregów maszynistowskich zmalała niemal do zera. Z żyjących wymienić wypada kol. kol.: *Fr. Nowickiego*, *St. Korala* oraz masz. kolei niemieckich *K. Mollenhauera*. Nie tracimy jednakże nadziei, że obecny stan rzeczy ulegnie zmianie i że „Technika Parowozowa" znajdzie i wychowa sobie odpowiednich współpracowników.

Z poczuciem godnie spełnionego obowiązku wkracza „Technika Parowozowa" w drugi dziesiątek lat swego istnienia. Towarzyszą jej najlepsze życzenia ze strony wszystkich, którzy z jej łamów korzystali dla dobra własnego i dla dobra służby, zaś Redakcja „Maszynisty" życzy bratniemu swemu organowi, aby w tym drugim dziesięcioleciu zdobył sobie *powszechne* uznanie wśród *wszystkich* bez wyjątku członków Związku i aby uznany został *bezspornie* za to czym jest i za co uważany być powinien: za *wyraz i przejaw najważniejszych i najbardziej pożytecznych, naczelnych potrzeb i obowiązków naszej organizacji.*

INTERPELACJA

W związku z wypadkami kolejowymi, które wydarzyły się w listopadzie 1936 r. na terenie DOKP. Kraków, zwolniło M. K. licznych pracowników, zajmujących kierownicze stanowiska w tej Dyrekcji. Niektórych z nich przeniesiono z urzędu do M. K. lub do innych dyrekcyj, innych zwolniono na emeryturę lub pozostawiono bez przydziału.

Z tego powodu wniósł poseł Starzak w Sejmie interpelację, w której domagał się od Ministra Komunikacji wyjaśnienia tych „niezwykłych zmian personalnych", zastosowanych wobec pracowników, „nie będących ani w śledztwie, ani pod żadnym oskarżeniem służbowym", a to celem zażegnania niepokoju wśród pracowników kolejowych i ich rodzin", wśród których dają się zauważyć wyraźne objawy zdenerwowania i niepewność jutra, „który to stan już dzisiaj odbija się na wykonywaniu ciężkich i odpowiedzialnych obowiązków służbowych".

P. poseł Starzak miał, zdaniem naszym, bez wątpienia słuszność za sobą nie tylko dlatego, że przeniesienie służbowe choćby i ze zwrotem kosztów przesiedlenia, jest dla pracownika, bez względu na wysokość zajmowanego stanowiska, dotkliwym z reguły ciosem, lecz przede wszystkim dlatego, że wszystkie te zwolnienia i przeniesienia związane zostały przyczynowo zarówno w intencji władz naczelnych, jak też i w opinii publicznej, z odpowiedzialnością za wspomniane na wstępie katastrofy kolejowe. Przeniesiony lub zwolniony w tych warunkach pracownik napiętnowany będzie na zawsze jako winowajca wspomnianych wypadków, choćby w rzeczywistości nie dopuścił się żadnej winy i nie miał nic wspólnego z tymi wypadkami, a tego, zdaniem naszym, robić nie należy nawet w imię sprawności i dobra służby, nic bowiem w oczach naszych nie może usprawiedliwić krzywdy moralnej, wyrządzonej niewinnemu człowiekowi.

P. poseł Starzak wniósł interpelację, p. Minister Komunikacji odpowiedział mu na nią w sposób cięty i dowcipny, poklepał go zresztą na zakończenie dobrotliwie po ramieniu i... sprawa między nimi skończona.

Nie wyczerpuje to jednak ani sprawy samej, ani też związanych z nią ważnych okoliczności ubocznych, jeśli chodzi o opinię ogółu pracowników kolejowych. P. poseł Starzak jest nie tylko posłem, jest nadto Prezesem Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. W tym swoim charakterze ma ambicję odgrywać i usiłuje odgrywać rzeczywiście rolę „Führera" kolejarskiego, rozdaje patenty na państwotwórczość i antypaństwowość, decyduje czyje postulaty i przez kogo przedstawione będą przez Ministerstwo Komunikacji zawsze brane pod uwagę, p. poseł Starzak wychowuje kolejarzy obywatelsko, a wobec tego jest, a raczej powinien być dla nich wzorem cnót osobistych i obywatelskich, chodzącym przykładem właściwego sposobu myślenia i postępowania.

I niech nam nikt nie mówi, że poseł Starzak, to co innego, a p. Prezes K. P. W. Starzak — to znowu co innego i że K. P. W. nie odpowiada za działalność poselską swego Prezesa. Przede wszystkim p. Starzak zapewne nie byłby posłem, gdyby nie był Prezesem K. P. W., w tym bowiem charakterze do Sejmu kandydował, a raczej został naznaczony na kandydata. Poza tym p. poseł Starzak, jako poseł, nie wiele znaczy, ani nikogo nie reprezentuje i dopiero jako Prezes K. P. W., nabiera odpowiedniego ciężaru gatunkowego. A zresztą, takie rozdwojenie osobowości jest na miejscu w Tworkach, u Jana Bożego, w Kobierzynie i w kilku jeszcze, mniej znanych miejscowościach, ale w życiu politycznym nikt się na to nie da nabrać. Był zresztą już jeden taki schizofrenik w kolejnictwie, co to uważał, że on, jako senator, co innego i jako Prezes Związku, co innego; ten jednak rychło skończył swoją karierę i nie pozostawił po sobie budującego przykładu.

Uważając zatem p. Posła i Prezesa K. P. W. Starzaka za jedną, nierozdwojoną osobę, zauważyli kolejarze z okazji wspomnianej interpelacji, że odznacza się on przedziwnie jednostronną wrażliwością lub też że uznaje podwójne zasady sprawiedliwości: inne dla pp. dyrektorów i naczelników, inne zaś dla zwykłych, pospolitych pracowników kolejowych.

Zapewne wskutek owych defektów w sposobie odczuwania i spostrzegania, nie zauważył p. Starzak, jak to w okresie lat ubiegłych ówczesny Dyrektor Biura Personalnego M. K., p. Kominkowski, usunął z pracy bez sądu i śledztwa oraz bez postawienia pod oskarżeniem służbowym setki, nawet tysiące pracowników kolejowych, równie lub nawet bardziej niewinnych niż owi dygnitarze z dyrekcji

krakowskiej, jak pozbawiał ich chleba i odbierał im możność egzystencji, bez racji i uzasadnienia i to nie w związku z katastrofami, lecz na skutek donosów i anonimów, wskutek niedających się skontrolować i nie kontrolowanych oskarżeń, przeciwko którym ofiary nie mogły się bronić, choć były niewinne. I tego nie zauważył p. Starzak, jak licznych pracowników przenoszono o setki kilometrów jedynie i wyłącznie dlatego, że kandydowali do rady miejskiej z listy stronnictw opozycyjnych, że narazili się jakiemuś szpiclowi czy konfidentowi, że należeli do niemiłych oku zwierzchnika związków zawodowych i t. p. I tego też nie raczył p. Starzak zauważyć, jak w okresie reorganizacji i usprawniania kolejnictwa, po likwidacji niektórych jednostek służbowych, nie chciano pracowników przenosić i trzymano ich tak długo bez przydziału i zajęcia, aż się zgodzili na wniesienie „dobrowolnych" próśb o przeniesienie i na rezygnację z kosztów przesiedlenia. Nie wzrusza to również sumienia p. Posła jak po byle wypadku zawiesza się pracowników, bez uprzednich dochodzeń w służbie i nęka się ich badaniami, egzaminami i t. p., jak się ich bez sądu i śledztwa aresztuje, prowadzi środkiem ulicy pod karabinami do kryminału, jak się im odbiera krawaty i szelki i lokuje razem ze złodziejami. Nie doszedł w żadnym takim wypadku do uszu p. posła, długoletniego prezesa K.P.W. i „towarzysza broni braci kolejowej", nie odezwał się echem w interpelacji płacz rodzin pracowniczych, nie wzruszała go ich nędza, rozpacz i krzywda. Nie dojrzał p. poseł wówczas objawów zdenerwowania i niepewności jutra, nie zatroszczył się o to, jak taki stan odbija się na wykonywaniu ciężkich i naprawdę odpowiedzialnych obowiązków służbowych pracowników służby wykonawczej.

W niektórych takich wypadkach nieczułość p. posła jest zrozumiała, jak to bowiem uchodzi za pewne, nie jedno takie usunięcie i niejedno przeniesienie zawdzięczać należy funkcjonariuszom K. P. W. lub nawet p. Starzakowi osobiście, ponieważ jednak poza tym trudno uwierzyć, aby p. poseł Starzak był przez długie lata głuchy, ślepy lub nieprzytomny, przeto kolejarze nie bez słuszności przypuszczają, że p. poseł wówczas tylko widzi krzywdę i niesprawiedliwość i wówczas tylko czyni użytek z służącego sobie prawa interpelacji, gdy chodzi o grube ryby, cieszące się z jakichś względów szczególną jego protekcją. Do wiadomości publicznej dotarły dwie tylko jego interpelacje w podobnych sprawach: jedna, gdy usunięto z M. K. p. płk. Kominkowskiego i druga, wniesiona ostatnio, gdy przeniesiono Dyr. Wołkanowskiego oraz pewną liczbę wysokich dygnitarzy z dyrekcji krakowskiej. Tak tedy p. Prezes Starzak broni dzielnie tylko wysokich dostojników, na innych natomiast towarzyszy broni nakłada od czasu do czasu podatki. Taka podwójna sprawiedliwość nie może znaleźć ani uznania, ani usprawiedliwienia w opinii kolejarzy i dyskredytuje nie tylko osobę p. posła, lecz, z powodów wyżej wyłuszczonych, także i kierowaną przezeń instytucję z dotkliwą szkodą dla doniosłych celów, którym ta instytucja służyć powinna.

Nie tylko jednak podwójną sprawiedliwość wyznaje p. poseł; sądząc po omawianej interpelacji, zna p. poseł również dwojakiego rodzaju cnoty obywatelskie: jedne obowiązujące dla kolejarzy wogóle, drugie odmienne, dla siebie samego. Pospolitych kolejarzy poucza p. Prezes Starzak co 2 tygodnie w swoim organie, że powinni władzę szanować, że słowo władzy jest święte, że wszelki — a cóż dopiero publiczny — bunt, że wszelka krytyka jej decyzji narusza jej autorytet, że podważa podwaliny porządku i subordynacji, że jest działalnością antypańswową i bolszewicką. Zasada ta, jak widać, nie obowiązuje, jeżeli jakieś zarządzenie, jedno z wielu i bynajmniej nie najjaskrawsze, nie podoba się osobiście p. Starzakowi. Wprawdzie można by tutaj powołać się na znane przysłowie o „wojewodzie", któremu wolno więcej, niż pospolitemu śmiertelnikowi, jednak opinia kolejarska, patrząc na całokształt stosunków, skłonna jest widzieć w tym raczej tendencję do wprowadzenia na P.K.P. znanej politycznej zasady przedwojennych junkrów pruskich:

und der König absolut,
wenn er uns'ren Willen tut.

I jedno jeszcze: P. Minister Komunikacji powołując się wyraźnie na osobiste zaufanie do p. Prezesa Starzaka, powierzył niedawno Kolejowemu Przysposobieniu Wojskowemu odpowiedzialność za prawidłowość transportu na wypadek wojny i w czasie pokoju. — Wyraziliśmy podówczas wątpliwość, czy jest to gwarancja dostateczna i czy K. P. W. dorosło już do takich zadań. Spotkał nas za to nie jeden przytyk i nie jedna nagana. Ale okazuje się obecnie, że jednak mieliśmy rację. Bo oto gdy, bodaj po raz pierwszy w dziejach kolejnictwa polskiego, Minister Komunikacji pociąga — mniejsza o to w jakiej formie — do odpowiedzialności za prawidłowość transportu, tych, którzy zań odpowiadać powinni i odpowiadać muszą — staje na trybunie sejmowej Prezes K. P. W. i powiada „nie pozwalam". A nie pozwalam nie dlatego, abym bronił każdego bez wyjątku kolejarza od represyj bez sądu i śledztwa, lecz dlatego, że chodzi o dygnitarzy.

To też, mając już dzisiaj więcej namacalnych dowodów, niż poprzednio, obstajemy twardo przy swoim zdaniu: K. P. W. nie spełni swego zadania tak długo, dopóki stanowić będzie narzędzie czyichkolwiek celów politycznych i ośrodek wpływów jakichkolwiek klik czy koteryj, dopóki z instrumentu politycznego opanowania kolejarzy nie przerodzi się w bezstronny, fachowy i apolityczny organ pracy nad wychowaniem fizycznym i przysposobieniem wojskowym pracowników.

Jeśli to co rychlej nie nastąpi, jeśli nie zmienią się osoby, stojące na czele K.P.W. i jeśli nie ulegną zmianie stosowane przez nie metody działania na wewnątrz i na zewnątrz, K. P. W. nie spełni nadziei, które w nim pokładają najwyższe czynniki państwowe. Niech tylko p. Minister spróbuje nastąpić na nagniotek jakiemuś mężowi, lub, co broń Boże, jakiejś żonie, cieszącej się poparciem Prezesa K. P. W., i awantura gotowa. Gdy tak dalej pójdzie, to K. P. W., o ile nie wyrośnie, p. Ministrowi ponad głowę — to mu rychło wylezie bokiem, a gwarancji prawidłowości transportu trzeba będzie szukać gdzieindziej.

PROSIMY O WYJASNIENIE

Obowiązująca pragmatyka postanawia w § 60, iż „sumy powstałe z kar pieniężnych i grzywien, przeznacza Minister Komunikacji na rzecz instytucyj humanitarnych i kulturalno-oświatowych, utworzonych dla pracowników lub ich rodzin".

Mimo, iż przepis ten obowiązuje już od lat trzech, oraz mimo, iż poprzednia pragmatyka z dn. 8.VII. 1929 r. zawierała w § 65 przepis podobnej treści — pracownicy P. K. P. nie mieli dotychczas sposobności dowiedzieć się, jakie sumy wpływają z tego tytułu do kas P.K.P., ani też na jakie cele są one używane. Studiując pilnie coroczne plany finansowe gospodarcze P.K.P., nie napotkaliśmy na ślad tych sum, ani w budżecie wpływów, ani w budżecie rozchodów, a wobec tego, przypuszczamy, że są one kontowane i wydawane po za budżetem. Nie doszedł również do naszej wiadomości żaden komunikat M. K., z którego można by się dowiedzieć ile i komu z sum tych udzielono subwencyj.

Doświadczenie oparte na obserwacji stosunków służbowych, poucza nas, że nie chodzi tutaj bynajmniej o bagatelę, lecz o sumy poważne, sięgające napewno kilkudziesięciu — a może nawet i kilkuset tysięcy złotych w stosunku rocznym. Znaczny procent tych sum pochodzi od drużyn parowozowych, które są szczególnie narażone na kary pieniężne oraz grzywny i podlegają im, zwłaszcza w czasach ostatnich, bardzo często.

Prawo p. Ministra Komunikacji do swobodnego dysponowania tymi sumami na cele wskazane w pragmatyce, nie ulega żadnej wątpliwości i przez nikogo nie jest kwestjowane. Mamy ponadto głębokie przekonanie, iż sumy te wydatkowane były i są w sposób jak najbardziej celowy i pożyteczny.

Sądzimy jednakże, że przekonanie takie, samo przez się nie jest wystarczające. Chodzi tu bowiem o fundusze publiczne, ściągnięte przymusowo z uposażeń pracowników w wykonaniu władzy karania, opartej na dyspozy-

cjach prawa publicznego, chodzi zresztą o pieniądze, odjęte dosłownie od ust pracowniczych i obniżające dotkliwie ich budżet życiowy. Gospodarka tymi funduszami, aczkolwiek pozostawiona swobodnemu uznaniu p. Ministra, nie powinna być tajna, a ciekawość pracowników, którzy chcą się dowiedzieć, ile z tego tytułu wpłacili, kto te sumy otrzymywał i co z nimi zrobił — jest zupełnie usprawiedliwiona.

Apelujemy zatem do właściwych czynników w M. K., aby ujawniły wysokość sum, zainkasowanych przez P.K.P. z tytułu kar pieniężnych i grzywien przynajmniej za czas od wprowadzenia nowej pragmatyki, aby wskazały komu i ile p. Minister z sum tych polecił wypłacić oraz aby skłoniły instytucje humanitarne i kulturalno-oświatowe, korzystające z subsydiów, pochodzących z omawianych funduszów do publicznego składania rachunków i sprawozdań ze swej działalności.

Przy sposobności i za jednym zamachem nie szkodziłoby podać do wiadomości pracowników, jakie sumy inkasują P.K.P. tytułem częściowego zwrotu szkód materialnych po myśli § 38 pragmatyki. Chodzi tu również o sumy poważne, o których wysokości i zużytkowaniu nie można dowiedzieć się z urzędowego tekstu planu finansowo-gospodarczego P.K.P.

Żywimy nadzieję, że apel nasz, będący wyrazem powszechnej wśród pracowników P.K.P., a — jak się rzekło wyżej — zupełnie usprawiedliwionej ciekawości — znajdzie chętny posłuch w M.K. i że niebawem ciekawość ta zostanie w całej pełni zaspokojona.

SPRAWY SŁUŻBOWE

GODZINOWE

Prace nad nowelizacją rozp. p. Min. Komunikacji z dnia 30 maja 1936 w dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie zostały już definitywnie zakończone. Projekt nowego rozporządzenia uzyskał już aprobatę p. Ministra i w dniach najbliższych ma ukazać się w Dzienniku Urzędowym M. K. — Zarządzenie mieć będzie treść następującą:

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia.... grudnia 1936 r. Nr. P. 6—40 (13)36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Na podstawie § 10 ust. (2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24) zarządzam co następuje:

§ 1.

Drużynom parowozowym na kolejach normalnotorowych i górnośląskich kolejach wąskotorowych przyznaje się za czas pełnienia służby na parowozie dodatek godzinowy.

§ 2.

(1) Dodatek godzinowy wynosi za godzinę:

A) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach:

	pasażerskich	towarowych
dla maszynistów	92 gr.	82 gr.
„ pomoc. masz.	70 gr.	64 gr.
„ palacza (trzec.)	64 gr.	

B) za czas manewrowania parowozem manewrowym:

dla maszynisty	36 gr.
dla pomoc. maszynisty	27 gr.

(2) 1) Dodatek godzinowy za czas służby w drodze na parowozie (ust. (1) pkt. A) należy się drużynie za czas od chwili wyjazdu ze stacji objęcia parowozu ,do chwili przyjazdu na stację zdania parowozu, określony w służbowym rozkładzie jazdy oraz za czas wyznaczony na przygotowanie i zdanie parowozu. Dla pociągów, które kursują bez wyznaczonego rozkładu jazdy, miarodajny jest czas odjazdu ze stacji objęcia i przyjazdu tych pociągów do miejsca przeznaczenia.

2) W razie zmiany rodzaju pociągu na jednej ze stacji przejściowych, zalicza się danej drużynie czas jazdy dla każdego pociągu oddzielnie, a czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pociągu nie bierze się w rachubę.

3) Za przygotowanie parowozu przed odjazdem pociągu ze stacji objęcia parowozu i za zdanie parowozu po przyjeździe pociągu na stację zdania parowozu, otrzymują drużyny parowozowe dodatek ustalony dla poszczególnych parowozowni przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych, w wysokości nie przekraczającej dodatku za $2\frac{1}{2}$ godzin służby w drodze na parowozie przy danym pociągu. W wyższym wymiarze może być dodatek ten ustalony tylko przez Ministerstwo Komunikacji.

3) Za czas postoju drużyny z parowozem na stacji zwrotnej, w której nie następuje zdanie parowozu, otrzymuje drużyna dodatek godzinowy w następującej wysokości:

maszynista	30 gr. za godz.
pomoc. maszynisty	25 gr. za godz.
palacz (trzeciak)	20 gr. za godz.

4) Drużyna parowozowa, zatrzymana w drodze przed przybyciem do stacji końcowej ponad 2 godziny, otrzymuje za każdą godzinę opóźnienia powyżej 2 godzin dodatek godzinowy, przewidziany w ust. (1) pkt. A) dla danego rodzaju pociągu.

5) Pociągi mieszane towarowo-osobowe zalicza się do towarowych, mieszane zaś osobowo-towarowe do pasażerskich. Pociągi wojskowe i sanitarne zalicza się do pociągów towarowych.

6) Drużyny obsługujące parowozy luzem otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym w ust. (1) pkt. A) lit. b) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach towarowych.

7) Drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja, popychy), otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym w ust. (1) pkt. A), zależnie od rodzaju pociągu.

8) W razie rozwiązania w drodze na jednej ze stacji pośrednich całego pociągu lub w razie takiego zepsucia się parowozu w drodze, że dalej danego pociągu prowadzić nie może, drużyna parowozowa otrzymuje dodatek godzinowy tylko za czas faktycznej służby do stacji rozwiązania pociągu lub do stacji zmiany parowozu.

9) Drużyny jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w innym miejscu lub z powrotem po ukończeniu służby, otrzymują za czas jazdy dodatek godzinowy w następującej wysokości:

maszynista	12 gr. za godz.
pom. maszynisty	11 gr. za godz.
palacz (trzeciak)	9 gr. za godz.

10) 1) Pociągi motorowe i elektromotorowe uważa się przy wymiarze dodatku godzinowego dla maszynisty i jego pomocnika za pociągi pasażerskie.

2) Palacze wagonów ogrzewczych (parników) zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla palacza (trzeciaka) pociągu pasażerskiego (ust. (1) pkt. A) lit. a).

3) Dozorcy pociągów i smarownicy wagonów oraz palacze, obsługujący wagony z samodzielnym ogrzewaniem, otrzymują za czas służby w drodze przy pociągach dodatek godzinowy w wymiarze przewidzianym dla hamulcowego pociągu towarowego.

(11) 1) Dodatek godzinowy, wymieniony w ust. (1) pkt. B) wypłaca się za czas trwania manewrowania parowozem manewrowym od chwili objęcia służby parowozowej przez drużynę parowozową, do chwili ukończenia pracy manewrowej lub zdania następnej drużynie.

2) Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za manewrowanie, dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p. jako też na stacjach zamiejscowych.

3) W tym samym wymiarze otrzymują ten dodatek drużyny parowozowe za manewrowanie parowozem od pociągu na stacji zwrotnej.

(12) Za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach gospodarczych (roboczych) otrzymują drużyny parowozowe połowę dodatku godzinowego, ustalonego w ust. (1) pkt. A) lit. b) za czas służby w drodze na parowozie przy pociągach towarowych.

(13) Za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie, wyznaczonych przez dyrekcje okręgowe kolei państwowych w poszczególnych parowozowniach głównych, za czas ogrzewania składów pociągów na stacjach parowozami specjalnie do tego celu wyznaczonymi oraz za czas odkażania

wagonów, otrzymuje drużyna parowozowa za każdą godzinę tej pracy połowę stawki dodatku godzinowego przewidzianego w ust. (1) pkt. B) za czas manewrowania parowozem manewrowym.

(14) Przy obliczaniu dodatku godzinowego w sumie miesięcznej nie bierze się w rachubę ilości minut do 30 włącznie, ilość zaś powyżej 30 do 59 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

W razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), drużyny parowozowe otrzymują oprócz dodatku godzinowego za czas służby na parowozie, diety zmniejszone o 70% za cały czas delegacji, licząc od dnia wyjazdu ze stałej siedziby służbowej, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej. Przy delegacjach do trzech dni włącznie diet nie wypłaca się.

§ 4.

Dodatki dla drużyn parowozowych za czas pełnienia służby na parowozie na kolejach wąskotorowych, z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, normuje osobne zarządzenie.

§ 5.

Zarządzenie niniejsze ma zastosowanie również do drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę służbową na obszarze W. M. Gdańska, z tym, że za czas zatrudnienia na tym terenie, dodatki ustalone w groszach, przelicza się na fenigi gdańskie, według stosunku 1 gr. równy 1 fenig. gd.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 grudnia 1936 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 maja 1936 r. Nr. P. 6/40/7/36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 33, poz. 162.

Porównując tekst nowych przepisów z tekstem rozporządzenia M. K. z dnia 30 maja 1936, które obowiązywało formalnie do dnia 1 grudnia 1936 r. dochodzimy do wniosku, iż M. K. nie dało się ani przekonać ani też namówić do zmiany podstawowych zasad, na których postanowiono oprzeć nowy system obliczania należności za czas służby na parowozie. Zasada naczelna: opłacanie za rozkładowy czas jazdy — została utrzymana. Pewne odstępstwa od tej zasady np. opłacanie za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas postoju z parowozem w stacji zwrotnej oraz za czas jazdy do służby lub ze służby w charakterze pasażera, tudzież uzupełnienie pewnych przeoczeń, które wkradły się do przepisów z dnia 30 maja 1936 r. (np. odkażanie wagonów) nie obalają jej bynajmniej, zwłaszcza, że okupione zostały obniżką stawek prawie do połowy.

To też, nawet i bez głębszej analizy nowych przepisów stwierdzić można już od pierwszego rzutu oka, iż nowy system nacechowany będzie tymi samymi, ujemnymi dla pracowników, konsekwencjami, jakie wytknęliśmy tak jasno i wyraźnie systemowi poprzedniemu. Zmuszeni jesteśmy zatem stwierdzić z przykrością, że zasadnicze nasze zastrzeżenia nie znalazły w M. K. należytego zrozumienia i nie zostały ocenione tak, jak na to bez wątpienia zasługiwały.

Poczucie słuszności nakazuje nam przyznać, że nowe przepisy stanowią mimo wszystko pewien postęp w stosunku do przepisów poprzednich i że pewna modyfikacja zasad pierwotnych na których oparte było rozp. M. K. z dn. 30.V.1936 wyszła nowemu systemowi na dobre. Dotyczy to przede wszystkim uwzględnienia czasu przyjęcia i zdania parowozu i t. p. Z drugiej jednakże strony wprowadzono obecnie innowacje, których nie możemy uznać ani za pożyteczne ani za słuszne. Do takich nie wahamy się zaliczyć zniesienie odrębnej, wyższej stawki dla pociągów pośpiesznych. Zdajemy sobie sprawę z tego, że to stanowisko nasze jest i może być niepopularne wśród szerokich rzesz pracowników, którzy pociągów pośpiesznych nie obsługują. Nic łatwiejszego jak wykorzystywać w sposób demagogiczny pewną niechęć czy zawiść do „wyścigowców i „pożeraczy kilometrów" ponieważ jednak nigdy nie opieraliśmy działalności naszej na takich założeniach — poczuwamy się do obowiązku stwierdzić, że przy pociągach pośpiesznych pracują nie tylko maszyniści, lecz nadto liczni pomocnicy, że — chciał czy nie chciał — wybiera się do prowadzenia takich pociągów personel o najwyższych kwalifikacjach, że służba przy takich pociągach zużywa znacznie szybciej siły i zdolność do pracy i że—co najważniejsze—na obniżeniu stawki dla pociągów pośpiesznych nikt nic nie zyskał, a pewna grupa kolegów naszych straciła. Znowu zatem oddaliśmy jedną pozycję ze swego stanu posiadania, znowu obniżono zakres korzyści możliwych do uzyskania dla naszego zawodu, a odpowiedzialność za to spada w całej pełni na te organizacje z B. B. Z. M. na czele, które złośliwie czy nieopatrznie wyraziły wobec M. K. zgodę na takie załatwienie sprawy..

Utrzymanie stawki godzinowego za czas służby manewrowej na poziomie obowiązującym przed 1.VI.1936, okupione zostało obniżką stawki czas manewrów parowozem pociągowym. Wszelkie inne postanowienia w szczególności zaś pominięcie czasu zdania parowozu przetokowego oraz przepis umożliwiający potrącenie z czasu służby manewrowej krótkich przerw bez obowiązku odsyłania parowozu manewrowego do parowozowni zostały utrzymane w nocy. Wiele zależy tutaj od sposobu interpretacji przepisów, co może ich efekt w pewnym stopniu złagodzić — w każdym jednak razie wnioskując tymczasem z surowego tekstu — nie jest wykluczoną i tutaj obniżka zarobków mimo utrzymania samej stawki w poprzedniej wysokości.

Jeśli chodzi o efekt finansowy nowych przepisów — to w chwili obecnej nie da się on obliczyć ani dokładnie ani nawet w przybliżeniu. Wszystko zależeć będzie od sposobu w jaki Dyrekcje ustalą czas przyjęcia i zdania parowozu. Dopóki to nie nastąpi — a nie nastąpiło to jeszcze w chwili, gdy piszemy niniejsze uwagi — nie możemy zająć wobec nowych przepisów wyraźnego i zdecydowanego stanowiska i nie możemy ich poddać wyczerpującej krytyce, albowiem nie możemy ustalić podstawy porównania z poprzednim stanem rzeczy.

Z informacyj, jakimi w tej chwili dysponujemy nie sposób zorientować się w jaki sposób wybrną Dyrekcje z trudności na które natknąć się muszą w związku z nowymi przepisami. Sądząc po samych stawkach za rozkładowy czas jazdy oraz za normalnie dotąd liczony czas przyjęcia i zdania parowozu — nieuniknione byłyby na licznych pociągach, zwłaszcza pośpiesznych i niektórych motorowych tudzież w licznych turnusach obniżki sięgające do 20, 30, a nawet i 50%. Z drugiej jednakże strony nie zostało bynajmniej cofnięte słowo p. Ministra, iż znacznych obniżek nie będzie, a Ministerstwo Komunikacji nakazało podobno funkcjonariuszom odpowiedzialnym w Dyrekcjach za ustalenie poziomu należności aby nie dopuścili do obniżek większych niż 10%. — Odbywają się wobec tego próby stosowania „procesów wyrównawczych", uzupełniania zniżek drogą odpowiedniego ustalania czasu przyjęcia i zdania, słowem: przeprowadza się podobno jakieś manipulacje rachunkowe aby wilk — w postaci przepisów był syty i owca — w postaci oświadczeń p. Ministra była cała.

Wszystko to są pogłoski — ale gdyby miały się sprawdzić wówczas oświadczyny już z góry, że na żadne sztuczki rachunkowe nie damy się nabrać. Manipulacje podobne są dobre tylko dla zamydlenia oczu. Każdy nowy rozkład jazdy, każde nowe urządzenie np. do podawania węgla, każde zresztą pociągnięcie pióra może obalić od razu wartość takiego „wyrównania" a personel parowozowy pozostanie na lodzie.

Dopóki zatem sytuacja z przyjęciem i zdaniem parowozu nie zostanie ostatecznie wyjaśniona nie pozostaje nam nic innego, jak wstrzymać się z ostateczną oceną nowych przepisów, co też czynimy, zapewniając czytelników, iż śledzimy bacznie rozwój wypadków i że doceniając w całej pełni wagę zagadnienia, zajmiemy odpowiednie stanowisko natychmiast, gdy tylko będzie to możliwe.

W jednej tylko dziedzinie efekt reformy systemu obliczania należności za czas służby na parowozie jest już zupełnie pewny, jasny i zdecydowany: zamiast uproszczenia manipulacji rachunkowych mamy niesłychany bałagan i zamieszanie, zamiast oszczęd-

ności administracyjnych mamy nieprawdopodobny wprost wzrost kosztów. Przez dwa lata pracowała nad tą wiekopomną reformą oszczędnościową Komisja Usprawnienia Kolejnictwa u siebie w biurze i drogą licznych wywiadów w terenie — chyba nie zadarmo. Przez 7 miesięcy obliczano należności nie w jeden ale w 2 sposoby z dodatkiem jeszcze obliczania 20 czy też 10% obniżki. Wielokrotnie powoływano do Warszawy kierowników rachuby i odbywano z niemi konferencje. Wszystko to po to, aby w styczniu r. 1937 pracowało nad obliczaniem godzinowego 80 i 100% personelu więcej niż w maju r. 1936, i aby mimo to wypłata godzinowego uległa opóźnieniu! Wszakże istnieją Dyrekcje, w których nie obliczono dotąd godzinowego za listopad (wypłacono zaliczki), a cóż dopiero mówić o godzinowym za grudzień według nowego systemu? W poprzednim numerze „Maszynisty" pisaliśmy o tym z ironią, dziś, pod naciskiem opinii pracowniczej zmuszeni jesteśmy pisać z oburzeniem. A co będzie w przyszłości?... W przyszłości każda dyrekcja, każda parowozownia, każdy pociąg nawet będzie miał inny poziom i inny wymiar należności, nie zależny ani od czasu służby ani od rozkładowego czasu jazdy lecz od tego ile Dyrekcja na ten pociąg przyzna czasu przyjęcia i zdania parowozu.

Wszystko to dzieje się dlatego, ponieważ ktoś sobie wykoncypował, że administracja K. P. musi koniecznie wiedzieć z góry, ile za jaki pociąg ma zapłacić godzinowego i że za pobyt w obcym mieście nic nie należy płacić. Ten „ktoś", gdy sam wyjeżdża służbowo — otrzymuje diety za pełną dobę nie zależnie od tego czy śpi, czy je, czy pracuje, czy też np. idzie sobie po pracy w obcym mieście do kawiarni lub do narzeczonej. Maszyniście natomiast za czas wypoczynku w parowozowni zwrotnej nic płacić nie można i nie należy. Jesteśmy nie dość rozsądni na to, aby zrozumieć tę „wyższą rację" i aby pojąć, jaki P. K. P. będą miały z tego wszystkiego pożytek. To też nie przestaniemy się upominać aż do skutku o sprawiedliwy i prosty system godzinowego: od przyjęcia do zdania parowozu w parowozowni macierzystej z wliczeniem czasu pobytu z parowozem czy bez parowozu w obcej parowozowni.

ODROCZENIE WYDANIA AWANSÓW

Zapowiedziane na 1. I. b. r. awanse pracowników P. K. P. nie zostały wydane w terminie. Otrzymaliśmy informację, że termin ten został z powodu trudności technicznych przesunięty na 1 lutego b. r.

Podobno M. K. wydało zarządzenie aby dekrety nominacyjne wydane zostały jeszcze przed terminem awansowym t. j. w ciągu miesiąca stycznia r. b.

PODZIĘKOWANIA

Zebrani członkowie Koła Warszawa - Wschodnia Z. Z. M. w dniu 9. XII. 1936 r. wyrażają tą drogą koledze **Borkowskiemu** Piotrowi, długoletniemu Prezesowi Z. Z. M., kol. **Komorowskiemu** Janowi, długoletniemu wiceprezesowi Z. Z. M. i kol. **Wierzbickiemu** Wład. długoletniemu przewodniczącemu Komisji Rewizyjnej Z. Z. M. za długoletnią i owocną ich pracę na kierowniczych stanowiskach w Związku Zawodowym Maszynistów serdeczne podziękowanie.

Za Zarząd Koła W-wa-Wschodnia:
(—) **Świderski**, przewodnicz.
(—) **Szwarc**, sekretarz.

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Centr. M. Z. Z. M. w Warszawie za poparcie i pomyślne załatwienie sprawy. Przy sposobności zasyłam Kolegom Członkom Zarządu Głównego życzenia owocnej pracy dla dobra członków naszej zasłużonej i wysoko stojącej organizacji zawodowej i dla pomyślności naszej Ojczyzny.

A. Gryniewicz,
Białystok.

Wszystkim P. P. Kolegom ś. p. Męża i ojca naszego **Mariana Jaworowskiego**, którzy wzięli udział w pogrzebie, ofiarowali wieniec na trumnę i postarali się o sprowadzenie orkiestry, składamy tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".

Maria Jaworowska,
Stanisław Jaworowski,
Czesław Jaworowski.
Skierniewice, w listopadzie 1936 r.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony — zł. 85,—, ⅙ strony — zł. 50,—, 1/12 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. **Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15